

早稲田大学博士論文概要書

船荷証券統一条約における海上物品運送人の責任制限制度

——アメリカ法および日本法による条約摂取を中心として——

早稲田大学大学院法学研究科

姜 恩英

1 問題の所在

海上物品運送の分野においては、運送品に滅失・損傷等の損害が生じた場合、運送人が荷主に支払うべき賠償額を一定額に制限する、いわゆる「運送人の責任制限制度」が存在している。世界で初めて運送品の「包」を基準とした責任制度を法律に導入したのは1910年のカナダ水上物品運送法であるが、その後、海上物品運送契約法の国際的統一を目指した1924年の船荷証券統一条約（ハーグ・ルール）は同法の責任制限規定（8条）をモデルとして運送人の責任制限規定を定めている。運送人の責任を一定額に制限する試みは、すでに19世紀の後半に船荷証券約款として見られており、ここでも運送品の「包」を基準とした責任制限が採用されていた。このような約款は、運送品の価額について不知である運送人を保護する色彩が強いものの、運送人が運送の対価として受け取る割増運送賃は運送品の価額に応じて算定されるという考え方の下で、安い運送賃を望み運送品価額を通告しない荷送人に対して運送人の損害賠償額を制限するものとして、その合理性が認められてきていた。

さて、1924年の船荷証券統一条約は、その4条5項において、運送品の「包・単位」の数を基準とする海上物品運送人の責任制限制度を定めている。他方で、この責任制限規定が排除される場合として、「物品の性質〔種類〕及び価額が荷送人により船積み前に通告され、かつ、その通告が船荷証券に記載されている場合」（4条5項1文ただし書き）を挙げている。この場合には、運送人は責任制限制度の利益を享受することができない。その後、1968年の改正議定書（ヴィスビー・ルール）により、「包・単位」の数を基準とする責任制限に加えて、運送品の重量を基準とした新たな責任制限制度が採用された（二元制）。日本では、1957年（昭和32年）にハーグ・ルールを撰取する国際海上物品運送法を制定し、その後、1992年（平成4年）にヴィスビー・ルールを撰取する同法の改正を行っており、現在では改正条約に合わせた二元的な責任制限制度が

採用されている。

このように、条約によって海上運送人の責任制限制度が採用されたことにより、この制度が世界に広く普及することになったが、その際には各国法への撰取に関する問題が生じるようになった。まず、条約における運送人の責任制限規定について、責任限度額の計算基準として採択された「包・単位」につき、多種多様な物品の具体的な「包」と「単位」の意義をめぐる解釈問題が実務界から指摘されてきた。とくに「単位」は、条約において初めて取り入れられた用語であり、「包」の意義を含めて、これらを解釈し定義する手がかりも条約には存在していない。「包・単位」という簡潔な表現が用いられているため、その意味するところは必ずしも明瞭ではなく、実際の運用において解釈上の問題が生じているのである。この点について、アメリカは、条約を撰取して国内法を制定する際に、これらの用語に明確性を与えるための工夫として、条約の「単位」を「慣習的運送賃単位」と修正している。しかし、その結果として、たとえば条約の「包・単位」をそのまま採用して運送人の責任制限制度を設けているイギリスの「単位」の理解（「船積単位」）との著しい相違を生じさせるなど、この点における条約文言の理解の不統一が露呈している。そもそも、アメリカでは、条約に基づく運送人の責任制限規定を適用するためには、責任制限を排除するために（限度額を超えた）運送品価額を荷主が運送人に通告するための「公平な機会」が存在していなければならないとする「独自の制約」が判例上で存在しており、いわゆる「公平な機会法理」との関係において実務に大きな影響を与える解釈が判例によって示されてきた。

このような条約の国内法化に際して生じたと考えられる国内法ないしその解釈の特殊性は、日本についても同様に指摘することができる。日本では、条約と異なり、国際海上物品運送法が船荷証券の発行のない運送にも適用されるため、この点を考慮にいれて条約の責任制限規定の文言を修正しているが、そこでは運送人の責任制限規定の排除をめぐる、諸外国とは方向性の異なる議論が展開されてきている。また、現在の国際

海上物品運送法の規定と条約の文言との乖離も指摘できるように思う。

本論文は、運送人の責任制限に関する条約規定の理解を、とりわけアメリカ法および日本法による条約撰取に見られる特殊性に焦点をあてて検討するものであり、全3部で構成されている。とりわけ、アメリカでは、「公平な機会法理」に基づく荷送人に対する「公平な機会」の付与を前提、1936年海上物品運送法の責任制限規定（4条5項）が適用されることから、これを先行して検討したうえで、責任制限額の計算基準の意義について検討することになる。すなわち、アメリカ海上物品運送法4条5項の適用に関する「公平な機会法理」の検討を第1部、続いて、責任限度額の計算基準である「包」および「単位」の意義の検討を第2部とする。そして、最後に、荷送人の価額通告による責任制限の排除要件を、とくに日本法による条約撰取の特殊性から検討することとして、これを第3部とする。

第1部では、最初に、アメリカの海上物品運送法4条5項は条約の責任制限制度を採用しているものの、なぜ「公平な機会法理」による独自の解釈を加えているのかその背景を考察した。そのうえで、アメリカ裁判所における「公平な機会法理」の展開について1980年代と1990年代以降の判例を分析することで、1990年代以降の解釈の変化を明らかにした。第2部では、まず、条約による運送人の責任制限制度の制定過程上の解釈の問題点を指摘したうえで、同条約を撰取したイギリスおよびアメリカの「1包」と「1単位」に関する理解を確認した。さらに、アメリカ海上物品運送法による「慣習的運送賃単位」への採用までの過程を概観して、その修正の趣旨を確認した。そのうえで、両国の判例の展開を中心に分析し、それらの用語の意義に関する現在の解釈基準の到達点を明らかにした。第3部では、運送人の責任制限の排除要件である「荷送人の通告」と「船荷証券への記載」に関して、条約の制定過程の議論の概観を通じてその当時の理解を確認したうえで、これらの要件の意義に関するイギリスおよびフランスの学説・判例の検討を通じてその意義を考察した。その次に、運送人の「船荷証券への記載」義務を含

む責任制限排除の規定に関するいくつかの解釈問題について日本の学説を再検討し、条約や諸外国の議論から示唆をえて、国際海上物品運送の責任制限規定の立法上の問題点を指摘した。

【付記】※2018年5月18日に「商法及び国際海上物品運送法の一部を改正する法律」が成立した（2018年5月25日公布、2019年4月1日施行）。この改正法の施行により、国際海上物品運送法の条名（条文番号）の一部が繰り上がるなどの変更があった。これは、船荷証券規定について、商法が改正前の国際海上物品運送法の規定（6条～10条）を撰取する形で改正されたため、改正前の国際海上物品運送法の条文が削除されたからである。しかし、改正前の国際海上物品運送法13条など、本稿との関係においては規定内容に及ぶ実質的な変更はない。

2019年10月に提出する本論文では、本来は同年4月施行の改正法の条名を用いるべきであるが、引用文献のほぼすべてが改正前のものであり、先行研究や判例などの比較参照の便宜から、本文では特に明示しない限りすべて改正前の条名で統一することとした。

2 本論文の構成

第一部 アメリカ海上物品運送人の責任制限制度における「公平な機会法理」の新展開

はじめに

第1章 1936年海上物品運送法4条5項の適用に関する「公平な機会法理」の展開とその背景

1 運送人の責任制限制度の立法におけるアメリカ慣習の影響

(1) 条約による運送人の責任制限制度の採用

(2) アメリカ慣習の影響によるカナダ水上物品運送法8条の立法

- 2 海上物品運送法制定以前の運送人の責任制限と「料率選択権法理」
 - (1) 判例における「料率選択権法理」の形成
 - (2) 1893年ハーター法における「料率選択権法理」の採用
 - 3 海上物品運送法制定以降の「公平な機会法理」の展開
 - (1) 鉄道旅客運送における「公平な機会」という語の登場
 - (2) 海上物品運送における「公平な機会法理」の登場
- 第2章 1990年代以降における「公平な機会法理」の解釈の変化
- 1 1980年代の「公平な機会」付与の判断をめぐる解釈の対立
 - (1) 第9巡回区控訴裁判所の「荷送人の了知」に基づく厳格な解釈
 - (2) 第5巡回区控訴裁判所の「公平な機会の存在」に基づく解釈の緩和
 - 2 1990年代の第9巡回区控訴裁判所の解釈の変化
 - (1) 「公平な機会法理」に対する学説の批判と判例への影響
 - (2) 「公平な機会」付与の判断基準の解釈による緩和
 - 3 その他の控訴裁判所における「公平な機会法理」からの脱却
 - (1) 第1巡回区控訴裁判所の判例
 - (2) 第3巡回区控訴裁判所の判例
- おわりに

第二部 国際海上物品運送人の責任制限制度における「包」および「単位」の意義——英米判例の比較研究を中心として——

はじめに

- 第1章 条約における「1包」、「1単位」概念の英米法への導入
- 1 1924年ハーグ・ルールにおける運送人責任制限制度の採用とその問題点
 - 2 ハーグ・ルール4条5項の「包または単位」に関する英米の理解
 - (1) イギリス海上物品運送法の「包または単位」に関する理解
 - (2) アメリカ海上物品運送法の「包または単位」に関する理解
 - 3 アメリカ海上物品運送法4条5項における「慣習的運送賃単位」への修正
 - (1) “freight unit”の登場
 - (2) 「単位」の意義へ明確性を付与する試み
 - (3) アメリカ海上物品運送法による「慣習的運送賃単位」の採用
- 第2章 「1包」、「1単位」概念に関する英米判例による解釈の展開

第1節 「1包」の意義をめぐる解釈

- 1 イギリスの1874年 Whaite 事件判決
- 2 アメリカ裁判所におけるアメリカ海上物品運送法の「包」についての解釈要素
 - (1) 「包」の一般的な意味
 - (2) 「運送の容易化」の基準
 - (3) 「船荷証券の記載」の基準
 - (4) 小括

第2節 「1単位」の意義をめぐる解釈

- 1 イギリス裁判所における「単位」の解釈
 - (1) 個品貨物と「船積単位」について
 - (2) ばら積み貨物と「単位」について
- 2 アメリカ裁判所における「慣習的運送貨単位」としての解釈
 - (1) 「慣習的」を重視した「慣習的運送貨単位」の解釈
 - (2) 「実際の運送貨単位」への解釈の展開
 - (3) 船荷証券の条項における「慣習的運送貨単位」の解釈
 - (4) 小括

おわりに

第三部 荷送人の価額通告による海上物品運送人の責任制限排除について ——国際海上物品運送法および船荷証券統一条約の比較を中心として——

はじめに

第1章 ハーグ・ルール4条5項における責任制限の排除要件の意義

- 1 「船荷証券への記載」要件の意義
 - (1) 「船荷証券への記載」に関する条約制定当時の議論
 - (2) 「船荷証券への記載」に関するイギリスの学説・判例
 - (3) 「船荷証券への記載」に関するフランスの学説・判例
- 2 「荷送人の通告」要件の意義
 - (1) 運送品価額の損害賠償
 - (2) 運送人に対する情報提供

(3) 運送人に対する通告の態様

第2章 運送人の責任制限排除に関する日本学説の再検討

1 国際海上物品運送法による条約摂取とその特殊性

(1) 国際海上物品運送法の運送人の責任制限規定

(2) 国際海上物品運送法の適用範囲の拡大と13条5項の文言

2 責任制限排除の「船荷証券への記載」要件に関する学説とその検討

(1) 運送人の記載義務をめぐる日本学説の問題点

(2) 船荷証券の交付のない場合における責任制限の排除

3 責任制限排除に関するその他の学説とその問題点

(1) 通告価額の記載の効力

(2) 虚偽通告に対する制裁

おわりに

3 各章の概要

(1) 第一部

第一部の第1章「1936年海上物品運送法4条5項の適用に関する『公平な機会法理』の展開とその背景」では、海上物品運送法が採用している1924年条約の運送人の責任制限規定(4条5項)とこれのモデルとなった1910年カナダ水上物品運送法8条の立法に、運送人の責任制限を試みるアメリカの慣習が何らかの影響を及ぼしていること、またこのような約款は、公平な機会法理が基礎としている「料率選択権法理」を前提にその有効性が認められたという事情を概観して、アメリカ裁判所の「公平な機会法理」に基づく解釈の背景を考察した。そのうえで、海上物品運送法の責任限制度(4条5項)の適用に関して、「公平な機会法理」が採用された過程を、判例の展開を通じて確認した。

第1章の1は、条約4条5項に定められている運送人の責任限制度は、アメリカの1893年ハーター法を基礎とした1910年カナダ水上物品運送法の8条(運送人の責

任を1包につき一定額に制限する制度)をモデルとして制定されたことを確認した。そのうえで、この8条の立法には、アメリカ裁判所で有効なものと解された船荷証券上の運送人の責任額を一定額に定める約款(=アメリカの慣習)が影響を与えていることを、学説と条約の立法資料(議事録)によって示した。そこで、アメリカ裁判所が条約に基づく海上物品運送4条5項をアメリカの慣習にならうものと理解していることの背景として、「公平な機会法理」による独自の解釈を行っている可能性を指摘した。

第1章の2では、上記の推測との関係で、「公平な機会法理」の基礎となる「料率選択権法理」の形成について、先行研究をフォローしつつ、運送人の損害賠償額(責任額)を制限する「価額額合意約款」の有効性を確保するために、運送人(コモン・キャリアー)は荷送人に対して料率選択権を付与すべきであること(=「料率選択権法理」)が判例法によって認められていたことを確認した。さらに、運送人の過失の結果による責任の減免を禁じていた1893年ハーター法においても、荷送人に対して料率選択権が付与されたときに限り、運送人の責任額が「1包あたり100ドル」を超えない旨を定める約款の有効性が認められ、実際、運送人の責任を「1包あたり100ドル」に制限されたことを、関連判例を通じて検証した。

第1章の3では、まず、「公平な機会法理」は「料率選択権法理」から生まれたものであることを、赤帽による手荷物の滅失について州際鉄道運送人の責任制限を否定した1953年 *New York, New Haven & Hartford Railroad Co. v. Nothnagle* 事件判決により確認した。すなわち、「公平な機会」という語は、同判決の傍論において、料率を選択する対象が「旅客」であったことを考慮して言及されたものの、実質的には、「公平な機会の付与」は、「料率選択権の付与」と変わらないことを示した。次に、海上物品運送法4条5項の適用に関する「公平な機会法理」の展開につき、その端緒となる第9巡回区控訴裁判所の1974年 *Tessler Bros (B.C.). Ltd. v. Itaipacific Line* 事件判決の検討を通じて、「公平な機会法理」の採用は、アメリカ裁判所が法定の責任制限制度(4条

5 項) と「荷送人に対する料率選択権の付与」によって有効性を確保する運送人の責任額を制限する約款を同類のものとして考えるという、コモン・キャリアーの責任制限に関するアメリカ裁判所の伝統的な解釈を踏襲したものであることを検証した。

第一部の第 2 章「1990 年代以降における『公平な機会法理』の解釈の変化」では、上記の 1974 年の判決以降の「公平な機会法理」の解釈とその変化を検討した。とくに、運送人による「公平な機会」の付与の判断基準を中心に、1980 年代の主要判例と解釈の変化がみられる 1990 年代以降の判例を分析の対象として、1990 年代以降の解釈の変化を明らかにした。

第 2 章の 1 は、1980 年代の日本での先行研究を踏まえて、海上物品運送法 4 条 5 項ただし書きに規定されている「荷送人の価額通告による責任制限の排除」につき、運送人は荷送人に対し「責任制限排除のための高い価額を通告する公平な機会を付与すべきである」という原則のもとで、アメリカ裁判所における解釈の対立を確認した。すなわち、第 9 巡回区控訴裁判所は、価額通告の機会に関する「荷送人の了知」の観点に重きを置き、船荷証券の海上物品運送法 4 条 5 項の再述と通告価額の記載欄の存在によって、公平な機会の付与の有無を判断した。これに対して、第 5 巡回区控訴裁判所は、実質的な価額通告の機会が付与されているか否かをタリフの存在から判断し、船荷証券の至上約款および責任制限条項によってそのような機会についての荷送人の了知を推定した。

第 2 章の 2 では、1990 年代以降の「公平な機会法理」をめぐるアメリカ裁判所の解釈の変化は学説による批判の影響を受けた結果であると思われることから、関連する学説 (Sturley の見解) を概観したうえで、1980 年代後半から 1990 年代にかけて、上記の「公平な機会」の付与の判断基準に変化がみられる第 9 巡回区控訴裁判所の判例を中心に検討した。すなわち、Sturley は、海上物品運送法 4 条 5 項は、アメリカの慣習をそのまま採用したものではないことなどを主張して、同条の適用に際する「公平な機会

法理」の適用を批判した。これを受けて、第9巡回区控訴裁判所は、船荷証券に通告価額の記載用の空欄を設けることについて運送人の義務を否定し、また貨物海上保険の付保の目的を、荷送人が物品の価額を通告せずに比較的安い運送賃を支払い、物品の損害に対する責任制限のリスクは保険によって補填を受けるという「意図的な選択」と指摘しており、「公平な機会」付与の判断基準が解釈によって大きく緩和されていることを確認した。

第2章の3では、「公平な機会法理」からの脱却とみられる第1巡回区控訴裁判所および第3巡回区控訴裁判所の判例を検討した。まず、第1巡回区控訴裁判所は、「公平な機会」の付与に関して、他の裁判所から課せられているいかなる要件も必要とせず、運送人による公平な機会の付与を認定しつつ、『公平な機会法理』そのものを取り入れることを差し控える」と判示しており、同法理からの脱却を図っていることを確認した。他方で、第3巡回区控訴裁判所は、この法理を採用することなく海上物品運送法の責任制限規定の適用の有無を判断しており、「公平な機会法理」から完全に脱却した最初の裁判所であることを指摘した。

(2) 第二部

第二部の第1章「条約における『1包』、『1単位』概念の英米法への導入」では、まず1924年のハーグ・ルールにおける運送人責任制限制度の制定過程を概観し、そこにおける解釈上の問題点を指摘した。そのうえ、同条約を摂取した英米の「包または単位」の理解を踏まえて、条約の「単位」の解釈につき、1924年のイギリス海上物品運送法と1936年のアメリカ海上物品運送法との顕著な違いを確認した。さらに加えて、アメリカにおける条約の「単位」の「慣習的運送賃単位」への修正過程を概観し、その修正趣旨を確認するとともに、これの意義をめぐる解釈の問題を指摘した。

本章の1では、条約における運送人の責任制限制度の立法過程からは、責任限度額の

計算基準である「包」(package)と「単位」(unit)の意義を正確に把握することは困難であったが、これらの用語により、運送人の責任制限規定である4条5項を多用な種類の貨物について適用可能なものとする趣旨があったことを確認した。そして、ばら積み貨物について、「包・単位」による責任制限制度の適用の可否をめぐり議論されたが、この問題も明確な解決がなされなかった。

本章の2では、条約の撰取における英米の「包・単位」の理解の検討を通じて、これらの用語の解釈に違いが生じていることを示した。最初に、条約の「包・単位」をそのまま採用しているイギリスは、「包」は、包として十分に認められる程度の包装状態をいい、「単位」は一般的に「船積単位」として理解されていた(1924年海上物品運送法)。しかし、ばら積み貨物については、この「単位」の適用可否をめぐり見解が対立していることを確認した。その後、イギリスは、1968年の改正議定書(ヴィスビー・ルール)の撰取により、物品の重量を基準とする責任制限制度を採用しているため(1971年海上物品運送法4条5項)、ばら積み貨物については重量に基づく責任制限制度が適用されると指摘する見解も存在した。これに対して、アメリカでは、条約の「単位」が「運送賃単位」を指すものと理解され、「単位」を「慣習的運送賃単位」(customary freight unit)とする修正が加えられた(1936年海上物品運送法4条5項)。

本章の3では、アメリカの1936年海上物品運送法の制定における「慣習的運送賃単位」への修正過程を概観して、条約が定める「包」と「単位」の意義の不明確性を解決しようとしたという修正の趣旨を確認した。

具体的には、“freight unit”の語は、1925年の公聴会において、ばら積み貨物または包ではない貨物に対する「単位」の適用に関連して登場した。結局、“freight”の語の多義性により、“freight unit”の意味を明確に把握することはできなかったが、議論の中から、“freight unit”は運送賃に関する単位として理解されていたことを推測することができた。その後、1927年の公聴会において、「慣習的運送賃単位」への実質的な修正が行

われたが、ここでも「慣習的運送貨単位」の意味を定義することはできなかった。したがって、この用語の理解については、海上物品運送法の立法過程からも確認することができず、その意義については裁判所の解釈による解決に委ねられたことを指摘した。

第二部の第2章『1包』、『1単位』概念に関する英米判例による解釈の展開では、英米において、包および単位の意義がいかなる根拠に基づいて解釈されるかについて、両国の判例の展開を中心に分析し、それらの用語の意義に関する現在の解釈基準の到達点を明らかにした。

本章の第1節『1包』の意義をめぐる解釈では、「包」の意義の解釈を英米の各裁判所がいかなる理論および要素によって解釈しているかを考察した。最初に、第1節の1では、イギリス裁判所における「包」の解釈について、「包」の意義を直接に取り扱った先例がなかったことから、イギリスの1830年運送人法（Carrier Act）1条が定める「包または小包」（package or parcel）の意味を検討した1874年 Whaite 事件判決を概観して、物品のサイズに関係なく、包装の完全性を備えている物品の場合には争いなく「包」として認められることを指摘した。その次に、第1節の2では、アメリカ裁判所によって示された「包」の判断には、物品のサイズおよび重量は影響を及ぼさず、①物品が完全に包装されているか否かに関する「包の一般的な意味」、②物品の包装が、その取扱いおよび運送を容易にしているか否かに関する「運送の容易化」、および③当該物品における当事者の理解および意図（すなわち、「包」として把握しているかどうか）に関する「船荷証券の記載」という3つの解釈要素が考慮されていることを明らかにした。

第2章の第2節『1単位』の意義をめぐる解釈では、イギリス裁判所における「船積単位」としての解釈と、アメリカ裁判所における「慣習的運送貨単位」としての解釈について考察した。第2節の1は、イギリス裁判所で示している個品貨物における「単位」の意義について、非包装の自動車が「包」であるか否かが中心に争われた1938年

の *Studebaker Distributor Ltd. v. Charlton Steam Shipping Co. Ltd.* 事件判決により、「単位」は「運送賃単位」ではなく「船積単位」と解されていることを確認した。続いて、ばら積み貨物に関しては、非包装の物品については船積単位を適用し、ばら積み貨物については「運送賃単位」を適用するとの見解も少数であるが存在していた。しかし、イギリスでは、「単位」は「運送賃単位」ではなく「船積単位」と解釈されるとの認識が広く定着しており、1987年 *The Aramis* 号事件判決においても（「単位」の意義を直接に検討した判例ではないが）、「単位」は「船積単位」であり「運送賃単位」ではないことが示唆されていた。その後、2016年に、条約の「単位」は、「物理的な単位」(physical unit) (すなわち、船積単位) を指すものであり、ばら積み貨物については「単位」を基準とする責任制限制度を適用することができないと解した一方で、ばら積み貨物における「運送賃単位」の適用可能性を示した 2016年 *The Aqasia* 号事件判決が現れた。前述したように、イギリスは、単位または包の数を基準とする責任制限のほか、物品の重量を基準とする責任制限制度を採用していることから、ばら積み貨物についてはこの重量による責任制限の方式が適用されるといわれており、実際、「運送賃単位」が適用されることがあるかどうかについては、明らかではなく、事案の概要のみを示した。

第2節の2では、アメリカ海上物品運送法4条5項が定める「慣習的運送賃単位」の意義について、判例における“freight”とCFU(=「慣習的運送賃単位」)の意義を検討して、アメリカ裁判所が、“customary freight unit”の“freight”の意味を、商品そのものではなく「運送賃」と理解していることを検証した。すなわち、“customary freight unit”の判断に際しては、“customary”を重視するか否か、換言すれば運送賃の計算につき慣習的に使われた単位とみるか、それを、実際に支払われた運送賃の計算に関する単位とみるかによる判例の理解の相違を確認した。「慣習的」であることを重視した場合であっても、CFUを、運送賃の計算のため使われた慣習的な貨物の重量または容積の単位であると解釈する立場と、さらに具体的に海運業界または関係当事者に知られてい

る運送賃単位として解釈する立場の相違を示した。

他方で、「慣習的」であることを重視しない場合における CFU の判断は、実際に使われた運送賃の計算に基づいており、さらに、CFU の意義を「当該積み荷に対する運送賃の計算につき、両当事者によって使われた実際の運送賃単位」であると述べるものまで現れていた。しかし、このような CFU の意義をめぐる裁判所の異なる理解や、解釈の変化があっても、CFU の具体的な適用においては、結局は証券の記載が實際上重要な意義を有していることを指摘した。そこで、「慣習的」の語を重視するか否かにかかわらず、CFU は、実際には多くの場合において船荷証券（運送賃に関する記載）およびタリフによって判断されており、結局、CFU の判断には書証がもっとも重要な要素になっていることを示した。

なお、船荷証券に運送人の責任を CFU ではなく、例えば、「船積単位」によって制限する条項がある場合、これが海上物品運送法の CFU として認められるためには、当該実際の運送賃が「船積単位あたり」で支払われたことが、船荷証券およびタリフによって証明される必要があることを確認した。

（3）第三部

第三部の第 1 章「ハーグ・ルール 4 条 5 項における責任制限の排除要件の意義」では、条約の制定過程における議論と、条約を摂取しているイギリスおよびフランスの学説・判例を検討の対象として、責任制限の排除のための「荷送人の通告」要件（＝船積前の荷送人による物品の種類と価額の通告）および通告内容の運送人による「船荷証券への記載」要件の意義を考察したうえで、運送人の責任制限排除が当事者の約定を前提としているかどうかを究明した。ここでは、責任制限排除の規定（条約 4 条 5 項 1 文ただし書き）が、運送人による「船荷証券への記載」要件が充足されなければ責任制限は排除されない形で定められているから、まずはこの「船荷証券への記載」の意義を検討

して、そのうえで「荷送人の通告」の意義を検討した。

本章の1では、「船荷証券への記載」要件に関する条約の制定時の議論から、荷送人より通告される物品の種類および価額の「船荷証券への記載」要件が、「運送人の承諾」に関連していることを確認した。そこで、「運送人の承諾」を必要とする責任制限排除は特約の一種であり、運送人による「船荷証券への記載」が責任制限排除に対する「運送人の承諾」であると推測することができることを示した。しかし、条約は、運送人の承諾義務の有無を明示的に定めていないため、この点については、本条約を取り入れているイギリスおよびフランスの理解を検討した。

まず、イギリスでは、学説・判例が「荷送人の通告」は「運送人の承諾」をもって船荷証券に記載されるという一致した理解を示した。すなわち、船荷証券が発行されている場合の「荷送人の通告」に対して運送人の承諾義務を否定する理解を示した判例、そして「船荷証券への記載」は責任制限排除（＝運送人の責任加重）に対する「運送人の承諾」であるとする学説により、運送人は「荷送人の通告」に対する承諾義務を負わないことを確認した。

次に、フランス法の検討を試みた。フランスでは、フランスの海上物品運送法である1966年法に、運送人の責任制限排除について条約4条5項が求める二つの要件とともに、条約では明らかではなかった「荷送人の通告」に対する「運送人の承諾」に関して、独自の運送人の「承諾」(accepter)を排除要件とする明文の規定が置かれていた(28条5項b号)。運送人の責任制限の排除に関して、フランスの学説は、責任制限排除には「運送人の承諾」を要するという認識に基づいて、約定による運送人の責任限度額の加重と同様に、当事者間の契約(合意)によることができるとの理解を示した。そして、「船荷証券への記載」要件については、荷送人により通告される物品の価額を運送人が承諾した場合には、運送人はその契約内容(＝責任制限排除)として、承諾した物品の価額を船荷証券に記載しなければならないが、これが必ずしも「船荷証券」への記載で

あるとは限らず、運送契約を証明する何らかの書類、船荷証券に代わって作成される証券などに記載すべきであるとする見解が存在した。このような理解は、ルーアン控訴院 1984 年 10 月 18 日の判決により確認された。

本章の 2 は、以上の検討を踏まえて、「船荷証券への記載」要件を責任制限排除（＝責任加重）に対する運送人の「承諾」を表すものであると解すれば、「荷送人の通告」は、この「承諾」の対象となる、責任制限を排除して運送人の責任を加重させるための特別な「申込み」といいうることを示した。そのうえで、前述した英仏の理解に基づいて荷送人が通告すべき物品の種類および価額の意義、そして通告の態様について考察した。すなわち、荷送人より通告される物品の価額は、運送人の責任限度額に代替するものであって、荷送人はこの金額までの賠償を得ることができる。もっとも、条約 4 条 5 項 2 文は、船荷証券に記載されている荷送人の通告内容について運送人の反証を許しており、英仏の学説も、一致して荷送人の通告価額を「一応の証拠」(prima facie evidence) にすぎないと理解した。続いて、物品の種類や通告については、物品の取扱いおよび通告価額の正確性の判断、運送人の責任保険に関連して、運送人に対する一定の情報提供という機能を有することからその必要性を指摘した。最後に、いかなる場合に責任制限を目的とした通告があったといえるのかその態様について、「荷送人の通告」が運送人に超過責任を負わせることに目的があることから、物品の種類および価額の通告は、荷送人の責任制限を排除するための「明確」な通告が要されることを示した。

第三部の第 2 章「運送人の責任制限排除に関する日本学説の再検討」では、日本の国際海上物品運送法における運送人の責任制限排の規定に関して、条約との乖離が生じているいくつかの点を中心に日本学説の理解を考察しながら、条約および条約を摂取している諸外国の理解を踏まえてその当否を検討し、問題点を明らかにした。

第 2 章の 1 は、まず、国際海上物品運送法 13 条に定める運送人の責任制限規定の特殊性や条約との主要な相違点を確認した。ここでは、後述する 2 と 3 において検討する

対象を中心に述べる。一つ目は、船荷証券の発行される運送を前提にした条約と異なり、国際海上物品運送法は船荷証券の発行されない国際運送にもその適用範囲を拡大した結果、責任制限排除の「船荷証券への記載」の要件に「船荷証券が交付されるときは」との限定が付された（国際海運法 13 条 5 項）。二つ目は、責任制限排除のための「荷送人の通告」が船荷証券に記載された場合、条約はこの記載について推定的証拠力を定めている。これに対して、国際海上物品運送法は、船荷証券の記載事項に関する記載の証拠力と同趣旨とみて、この点に関する明文規定を設けていない。三つ目は、船荷証券上の物品の種類または価額に関して、荷送人が故意に虚偽の通告をした場合について、条約はいかなる場合においても運送人は責任を負わない旨を定めているが、国際海上物品運送法は、荷送人が故意に虚偽の通告をした価額が実価と「著しく」異なることを条件としている。

本章の 2 では、第 1 章で確認した責任制限の排除規定およびその要件に関する英仏の理解から示唆をうけながら、最初に、「船荷証券への記載」の要件について「運送人の記載義務」を中心に議論されている日本の諸学説を再検討した。すなわち、運送人の記載義務については学説が対立していたが、船荷証券への記載に関する運送人の義務を論じるための前提となる、荷送人の通告に対する運送人の承諾に関する理解を確認する段階が省略され、または両者が混同して議論されていた。この点、運送人の承諾との関係が示されていた条約の制定過程の議論、そして、英仏の理解とは異なっているといえる。

その次に、船荷証券の交付のない場合の責任制限排除の要件について、国際海上物品運送法 13 条 5 項に採用した規定方法の問題点を指摘した。同法 13 条 5 項は、船荷証券が発行されない場合には、荷送人の通告内容の船荷証券への記載を要件としないとする文言、言い換えれば、荷送人の一方的通告だけで責任制限が排除されるかのような文言になっている（「……荷送人により通告され、かつ、船荷証券が交付されるときは、

船荷証券に記載されている場合には」、責任制限が適用されない。)。この点、立案担当者は、やはり荷送人の通告要件の充足のみで責任制限が排除されるという理解を示していた。しかし、英仏では、責任制限の排除は運送人の責任を加重する当事者間の特約であると理解されており、このことから船荷証券の交付がないとしても、荷送人の一方的な通告だけで責任制限が排除されることはなく、責任制限を排除するためには、荷送人の通告とそれに対する運送人の承諾が必要であることを示す工夫が必要であることを指摘した。

本章の3では、通告価額の記載の効力および荷送人の虚偽通告に対する制裁規定に関する解釈上の問題を検討した上で、国際海上物品運送法が条約の趣旨を適切に反映していないことを示した。まず、通告価額の記載の効力について、日本は、推定的証拠力を定める条約の規定は船荷証券の不実記載に関する一般規定（国際海運法9条）に包摂されうるという前提的理解において、通告価額の記載の効力を9条に一体化していることを確認した。具体的には、1992年改正前の国際海上物品運送法9条は、条約が定める法定記載事項の推定的証拠力をそのまま使用したものではなく、その効力を条約の規定より相当程度強化した。その結果、9条に一体化された通告価額の記載の効力も同様に強化されている。その後、9条は、1968年の改正議定書による条約の改正を受けた1992年の改正により、船荷証券の債権的効力につき完全な文言性（決定的証拠力）を認めるようになった。この1992年改正においても、通告価額の記載の効力に関する規定は9条に包摂されるとの理解が維持されていた。これに対して、条約は、船荷証券上の通告価額について推定的証拠力を定めている内容は変更されておらず、今なお同じ文言のまま規定されている。そこで、9条への包摂という理解は、条約の国内法化に際する理解が諸外国のそれと異なっており、その後の改正を経た現在では、条約との明らかな乖離が生じていることを指摘した。

次に、国際海上物品運送法上の荷送人の虚偽通告に対する制裁規定の「著しい」とい

う独自の表現は、運送人の免責という強力な効果から善意の証券所持人の利益の保護を図るために採用されたものであることを確認した。これに対して、条約は、価額通告が「一応の証拠」となることにより物品の実価を立証すべきことになる運送人の立場を考慮して、いわゆる運送人を保護する趣旨において、故意の虚偽通告に対して運送人は全く責任を負わないとする完全な制裁規定を設けていた。そもそも、運送品の価額を正確に評価することはときに困難であり、実価との多少の誤差が生じることは避けられない。その誤差について、詐欺的行為に基づく虚偽通告であることが立証された場合には（このときの立証責任は運送人にある）、実価を「著しく」超えるか否かを問題とせず、その制裁として運送人の免責を認めるべきであるというのが条約規定の趣旨であることを指摘した。

以上